JPG (Jurnal Pendidikan Geografi)
Volume 3, No 2, Maret 2016 e-ISSN : 2356-5225
Halaman 1-10 http://ppjp.unlam.ac.id/journal/index.php/jpg

PEMETAAN FAKTOR DOMINAN YANG MEMICU TERJADINYA KECELAKAAN DI KECAMATAN BANJARMASIN UTARA KOTA BANJARMASIN

Oleh:
Akhmad Rusmin Nooryadin[1], Sidharta Adyatma[2], Ellyn Normelani[2]

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul "Pemetaan Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Utara". Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor manusia penyebab kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Banjarmasin Utara dan Memetakan Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kecamatan Banjarmasin Utara.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara kendaraan bermotor yang melintas di Kecamatan Banjarmasin Utara. Data primer diperoleh melalui observasi di lapangan, dan dokumentasi, sedangkan data sekunder diperoleh dari Kantor Polresta Banjarmasin unit Laka Lantas. Teknik analisis yang digunakan yaitu dengan menggunakan teknik persentase.

Hasil penelitian menunjukkan faktor dominan yang memicu terjadinya kecelakaan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah kecepatan berlebihan dan tidak menggunakan helm dan kaca spion.

Kata Kunci: Pemetaan, Daerah Rawan Kecelakaan, Faktor Penyebab Kecelakaan.

I. PENDAHULUAN

Undang-undang Republik Indonesia No22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkankendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korbanmanusia dan kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadikarena berbagai faktor penyebab seperti: pelanggaran dan tindakan tidak hati-hatipara pengguna (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisikendaraan, cuaca dan pandangan yang terhalang.

Permasalahan lalu lintas disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun pemakai jalan pada umumnya.Disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti hukum yang berlaku.Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya (Naning, 1983).

1. Mahasiswa Program Studi Pendidikan Geografi FKIP Universitas Lambung Mangkurat
2. Dosen Program Studi Pendidikan Geografi FKIP Universitas Lambung Mangkurat

Kecelakaan lalu lintas secara garis besar cenderung disebabkan oleh 4 faktor yang saling berkaitan, faktor manusia, kendaraan, jalan raya dan lingkungan.Faktor manusia sebagai pemakai jalan raya memegang peranan sangat penting dalam kecelakaan lalu lintas.Kekurangan yang ada pada manusia pemakai jalan raya, merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas (Soekanto, 1984).

Permasalahan lalu lintas saat ini dan tahun-tahun mendatang masih akan dihadapkan pada tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik yang menimbulkan korban meninggal dunia, luka berat dan luka ringan serta kerugian materil yang disebabkan banyaknya pengendara roda dua maupun roda empat atau lebih yang belum memahami peraturan lalu lintas dan faktor kesalahan manusia *(human error)* seperti kebut-kebutan, zigzag, mabuk, melanggar rambu dan lainnya. Pemerintah telah mengeluarkan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu Undang-Undang no 2 tahun 2009 tentang keamanan dan keselamatan lalu lintas serta angkutan jalan pasal 200 ayat (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan (Undang-Undang Lalu Lintas, 2009).

Banjarmasin adalah salah satu kota terpadat di Kalimantan Selatan. Kota Banjarmasin merupakan ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan. Kota Banjarmasin dengan luas wilayah 72,67 km^2 atau 0,19% dari luas wilayah Provinsi Kalimantan Selatan dengan penduduk 7.325/km^2, terdiri dari 5 kecamatan yaitu; Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah dan Banjarmasin Utara, dengan 50 kelurahan (BPS Kota Banjarmasin, 2014). Jumlah Kecelakaan di Kota Banjarmasin dari tahun 2012 yaitu 75 kasus kecelakaan berangsur menurun sampai tahun 2013 yaitu 66 kasus kecelakaan dan terus mengalami penurunan sampai tahun 2014 yang mencapai 45 kasus kecelakaan (Polresta Banjarmasin).

Kepadatan penduduk dan tingkat kesejahteraan yang tinggi, serta mudahnya masyarakat dalam memperoleh kendaraan membuat banyak warga setempat yang memakai kendaraan sebagai alat trasportasi sehari-hari.Banyaknya penduduk yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai trasportasi dapat menyebabkan jalanan lalu lintas macet, sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan karena ada pengguna jalan yang tidak sabar di jalan raya saat keadaan ramai yang melanggar lalu lintas.

Data Daerah Rawan Kecelakaan Wilayah Hukum Polresta tahun 2014 Terdapat beberapa titik daerahrawan kecelakaan di Kota Banjarmasin yang memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi, seperti :

1. Daerah Jalan Sutoyo S. Banjarmasin Barat,menjadi rawan terjadi kecelakaan karena banyak dilalui oleh truk-truk besar yang berasal dari arah Pelabuhan Trisakti.
2. Daerah Jalan Tembus Lingkar Dalam Selatan, Banjarmasin Selatan. Di sana banyak truk besar dan parkiran tak teratur.
3. Daerah Jalan Banua Anyar, Banjarmasin Timur. Jembatan Banua Anyar, di daerah ini jalanan lebar dan tak ada pembatas jalan di tengah yang mengakibatkan kecelakaan sering terjadi.

4. Daerah Jalan A.Yani. Di daerah ini merupakan jalan yang paling sering dilewati oleh kendraan bermotor sehingga sering terjadi kecelakaan.
5. Daerah Banjarmasin Utara, Jalan H. Hasan Basri. Di daerah ini merupakan jalan provinsi antara Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah akan tetapi lebar jalanan kurang sehingga mengakibatkan kecelakaan.

Berdasarkan tabel 1 di atas dapat dilihat bahwa di Kecamatan Banjarmasin terdapat beberapa titik-titik yang memiliki tingkat kerawanan kecelakaan, sehingga dilakukan penelitian dengan membuat pemetaan daerah rawan kecelakaan. Kecamatan Banjarmasin Tengah merupakan daerah yang memiliki tingkat kerawanan yang tinggi selama 2 tahun dari tahun 2013 sampai 2014, sedangkan Kecamatan Banjarmasin Utara memiliki jumlah kecelakaan yang paling rendah dan berada pada urutan yang paling bawah dibandingkan dengan 4 kecamatan lainnya di Kecamatan Banjarmasin.

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan tersebut, maka usulan penelitian ini berjudul **"Pemetaan Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Utara".**

II. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pemetaan

Pemetaan adalah pengelompokkan suatu kumpulan wilayah yang berkaitan dengan beberapa letak geografis wilayah yang meliputi dataran tinggi, pegunungan, sumber daya dan potensi penduduk yang berpengaruh terhadap sosial cultural yang memiliki ciri khas khusus dalam penggunaan skala yang tepat (Soekidjo, 1994).

Pengertian lain tentang pemetaan yaitu sebuah tahapan yang harus dilakukan dalam pembuatan peta. Langkah awal yang dilakukan adalah pembuatan data, dilanjutkan dengan pengolahan data, dan penyajian dalam bentuk peta (Juhaedi, 2001).

Dari definisi diatas maka pemetaan merupakan proses pengumpulan data untuk dijadikan sebagai langkah awal dalam pembuatan peta, dengan menggambarkan penyebaran kondisi alamiah tertentu secara meruang, memindahkan keadaan sesungguhnya kedalam peta dasar, yang dinyatakan dengan penggunaan skala peta.

2. Daerah Rawan Kecelakaan (*Black Spot Area*)

Daerah rawan kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tinggi, resiko dan potensi kecelakaan yang tinggi pada suatu ruas jalan. Kriteria sebagai berikut : geometrik jalan yang tidak memenuhi syarat, misalnya tikungan ganda dengan jarak pandang terbatas, lebar jalan yang terlalu sempit dan tidak mempunyai bahu jalan. Perubahan besaran komponen-komponen sistem angkutan jalan raya yang melalui ruas jalan dengan kondisi geometris seperti sekarang, misalnya perubahan volume lalu lintas dan perubahan kualitas perkerasan (Latief, 1995).

Lokasi rawan kecelakaan lalu lintas adalah lokasi tempat sering terjadi kecelakaan lalu lintas dengan tolak ukur tertentu, yaitu ada titik awal dan titik

akhir yang meliputi ruas (penggal jalur rawan kecelakaan lalu lintas) atau simpul (persimpangan) yang masing-masing mempunyai jarak panjang atau residu tertentu. Ruas jalan di dalam kota ditentukan maksimum 1 (satu) km dan di luar kota ditentukan maksimum 3 (tiga) km. Simpul (persimpangan) dengan radius 100 meter.

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

4. Angka Kecelakaan Lalu-Lintas

Angka kecelakaan*(accident rate)* biasanya digunakan untuk mengukur tingkat kecelakaan pada satu satuan ruas jalan.Banyak indikator angka kecelakaan yang telah diperkenalkan, memberikan persamaan matematis untuk menghitung angka kecelakaan (Pignataro, 1973).

5. GolonganKecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229,kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
c. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

6. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Kriteria kecelakaan menurut Peraturan pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Kecelakaan Lalu Lintas pasal 93, menyatakan kriteria kecelakaan sebagai berikut:

a. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.
b. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.
c. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam dua kriteria diatas.

7. Faktor Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas secara garis besar cenderung disebabkan oleh 4 faktor yang saling berkaitan, faktor manusia, kendaraan, jalan raya dan lingkungan.Faktor manusia sebagai pemakai jalan raya memegang peranan sangat

penting dalam kecelakaan lalu lintas.Kekurangan yang ada pada manusia pemakai jalan raya, merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas (Soekanto, 1984).

8. Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas secara garis besar cenderung disebabkan oleh 4 faktor yang saling berkaitan, faktor manusia, kendaraan, jalan raya dan lingkungan. Faktor manusia sebagai pemakai jalan raya memegang peranan sangat penting dalam kecelakaan lalu lintas.Kekurangan yang ada pada manusia pemakai jalan raya, merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas (Soekanto, 19840. Faktor manusia meliputi kondisi pengendara mengantuk, pengendara sengaja mencelakakan dirinya, pengendara kurang konsentrasi, pengendara kurang menguasai kendraan, dan pengendara melanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas adalah hal yang sering terjadi di dalam kehidupan kita sehari-hari, padahal pelanggaran lalu lintas dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan maut yang menyebabkan korban jiwa.Berikut adalah uraian mengenai pengendara melanggar peraturan lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan:

a. Menerobos lampu merah, lampu lalu lintas atau *traffic light* merupakan sebuah komponen vital pengaturan lalu lintas. Namun ironisnya, pelanggaran terhadap lampu lalu lintas ini justru menempati urutan pertama sebagai jenis pelanggaran yang paling sering dilakukan pengguna kendraan bermotor.
b. Kecepatan berlebihan, para pengendara sekarang ini lebih suka mengendarai motor dengan kecepatan tinggi khususnya dikalangan para pelajar. Kebiasaan para pengendara mengendarai motor dengan kecepatan tinggi secara ugal-ugalan agar sampai tujuan dengan cepat, dan juga agar mereka terlihat seperti pembalap atau gaya-gayaan saja. Tingkat kesadaran mereka akan keselamatan dirinya tergolong masih rendah, mereka maunya menguasai jalan raya, tidak memiliki rasa mengalah.
c. Kurangnya konsentrasi, adalah salah satu hal yang dapat menghilangkan kesadaran seorang pengendara yang sedang mengendarai kendaraannya. Ada banyak sekali hal yang dapat mengurangi konsentrasi seseorang saat mengemudi, yaitu seperti berbicara, menggunakan alat komunikasi, makan minum, merokok, asyik mendengarkan lagu, melamun, dan lain sebagainya. Kurangnya konsentrasi menyebabkan pengendara kurang responsive dan lamban dalam merespon sesuatu yang terjadi secara tiba-tiba, sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.
d. Melawan arus (*Contra Flow*), para pengendara sepeda motor sering bersikap seenaknya di jalanan dengan melawan arus. Mereka seolah tutup mata dengan adanya pengendara lain yang berjalan berlawanan arah dengan mereka. Kasus kecelakaan yang terjadi karena melawan arus, tak membuat jera para pengendara yang lainnya.
e. Melanggar rambu-rambu lalu lintas, pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas sering terjadi. Parkir di bawah rambu dilarang parker serta berhenti didepan tanda larangan stop sudah menjadi aktifitas yang sering dilakukan.

Padahal menurut ketentuan pasal 287 ayat (1) UU no 22 tahun 2009, jenis pelanggaran tersebut bisa terancam hukuman pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000.

f. Muatan yang berlebihan, banyak sekali pengendara yang mengendarai kendraannya tidak sesuai dengan standar keamanan. Mengendarai motor dengan muatan berlebihan akan membahayakan keselamatan dan juga menimbulkan kecelakaan karena pengendara memaksakan kendraannya dijejali dengan jumlah penumpang yang tidak sesuai kapasitas.
g. Tidak menggunakan spion, pentingnya kesadaran menggunakan kaca spion saat berkendra seringkali diabaikan. Padahal kaca spion dapat membantu pengendara untuk memastikan bahwa kondisi saat itu kondusif untuk membelokkan kendraan. Hal ini juga berguna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan.
h. Berkendara melewati trotoar, trotoar merupakan tempat bagi pejalan kaki. Namun nyatanya, hak pejalan kaki juga diserobot oleh para pengendara motor. Dengan tanpa merasa bersalah, mereka mengendarai kendraannya diatas trotoar sehingga memaksa pejalan kaki untuk mengalah dengan alas an menghindari kemacetan.

III. DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Banjarmasin Utara Kota Banjarmasin, gambaran untuk daerah penelitian berisi tentang gambaran umum mengenai keadaan fisik dan sosial dari daerah penelitian yang dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Letak, Luas dan Batas

Letak merupakan posisi suatu bidang atau fenomena geografis yang menyangkut aspek manusia pada alamat dan wilayah tertentu. Kecamatan Banjarmasin Utara terletak pada ketinggian 0,16 meter di atas permukaan air laut dengan kondisi daerah berpaya-paya dan relatif datar yang menyebabkan sebagian besar kawasan berupa rawa tergenang yang sangat dipengaruhi kondisi pasang surut air Sungai Barito dan beberapa sungai yang ada disekitarnya. Secara umum Kecamatan Banjarmasin Utara Kota Banjarmasin merupakan daerah datar dengan tingkat kekeringan 0-2% kondisi ini sangat menunjang untuk pengembangan fungsi perkotaan. Kecamatan Banjarmasin Utara merupakan salah satu kecamatan yang memiliki 10 kelurahan yang disajikan sebagai objek penelitian. Tinjauan mengenai letak objek penelitian dapat disajikan sebagai berikut:

b. Letak Astronomis

Letak astronomis adalah letak suatu tempat dipermukaan bumi yang didasarkan pada garis lintang dan bujur, Kecamatan Banjarmasin Utara Kota Banjarmasin secara astronomis terletak antara $03^0$16’14’’ Lintang Selatan(LS) sampai $03^0$18’37’’ LS dan antara $114^0$34’00’’ Bujur Timur(BT) sampai $114^0$36’59’’ BT (Profil Kecamatan Banjarmasin Utara, 2014).

c. Letak Administratif

Letak administrative adalah letak suatu daerah terhadap kedudukannya dengan daerah lainnya secara administratif pemerintahan. Batas wilayah Kecamatan Banjarmasin Utara adalah sebagai berikut:

1) Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Alalak, Kabupaten Barito Kuala.
2) Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Banjarmasin Timur Kota Banjarmasin.
3) Sebelah Selatan berbatasan dengan kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin.
4) Sebelah Barat berbatasan dengan Banjarmasin Barat.

d. Luas

Kecamatan Banjarmasin Utara Kota Banjarmasin memiliki 10 kelurahan dengan luas wilayah sekitar 16,54 km2. Kelurahan yang memiliki luas wilayah paling besar adalah kelurahan Sungai Andai dengan luas 3,69 km^2 atau mencakup $\pm$ 22,31% dari seluruh wilayah kecamatan Banjarmasin Utara. Sedangkan kelurahan yang memiliki luas wilayah paling adalah kelurahan Antasan Kecil Timur dengan luas wilayah 0,66 km^2 atau mencakup $\pm$ 3,99% dari luas wilayah kecamatan Banjarmasin Utara.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Jalan terpadat saat hari libur dan hari kerja

Berdasarkan hasil penelitian dari observasi yang dikerjakan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakan, jalan terpadat saat hari libur dan kerja berada pada Jalan Hasan Basri dengan kapasitas sebanyak 5612 kendaraan bermotor dari 17821 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan kapasitas sebanyak 6579 kendaraan bermotor dari 19783 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan. Kapasitas adalah jumlah maksimum kendaraan atau orang yang dapat melintasi suatu titik pada lajur jalan pada periode waktu tertentu dalam kondisi jalan tertentu atau merupakan arus maksimum yang bisa dilewatkan pada suatu ruas jalan. Dinyatakan dalam kend/jam atau smp/jam (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997).

b. Jalan terbanyak pelanggaran saat hari libur dan hari kerja

Berdasarkan hasil penelitian dari observasi yang dikerjakan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakan, jalan terbanyak pelanggaran saat hari libur dan hari kerja berada pada Jalan Hasan Basri dengan banyaknya pelanggaran sebanyak 341 kendaraan bermotor yang melanggar dari 1203 pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan banyaknya pelanggaran sebanyak 243 kendaraan bermotor yang melanggar dari 969 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan. dapat diketahui bahwa pelanggaran dan kapasitas terbanyak terjadi saat hari kerja, untuk banyaknya pelanggaran yang terjadi banyak disebabkan karena pengguna kendaraan bermotor kurang teliti dan tergesa-gesa untuk berangkat bekerja maupun kesekolah.

c. Jenis kendaraan yang paling banyak melakukan pelanggaran

Berdasarkan hasil penelitian dari observasi yang dikerjakan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakan, jenis kendaraan yang paling banyak melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah sepeda motor dengan kapasitas sebanyak 914 sepeda motor dari 1203 semua jenis kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan kapasitas sebanyak 741 sepeda motor dari 969 semua jenis kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan. Jadi, saat hari libur dan hari kerja jenis kendaraan yang paling banyak melakukan pelanggaran pada Jalan Hasan Basri adalah sepeda motor yang mencapai 90% dibandingkan jenis kendaraan bermotor lainnya, hal ini disebabkan jenis kendaraan ini lebih banyak digunakan oleh masyarakat dibanding jenis kendaraan lainnya dilihat dari segi kemudahan dan keterjangkauan ekonomi masyarakat untuk membelinya.

d. Faktor manusia penyebab terjadinya kecelakaan yang paling banyak terjadi

Berdasarkan hasil penelitian dari observasi yang dikerjakan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakan,faktor manusia penyebab terjadinya kecelakaan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah kecepatan berlebihan sebanyak 301 dari 1203 semua jenis pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja jenis pelanggaran yang paling banyak dilanggar adalah tidak menggunakan helm dan spion sebanyak 257 dari 969 semua jenis pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan. Kecepatan berlebihan, para pengendara sekarang ini lebih suka mengendarai motor dengan kecepatan tinggi khususnya dikalangan para pelajar. Kebiasaan para pengendara mengendarai motor dengan kecepatan tinggi secara ugal-ugalan agar sampai tujuan dengan cepat, dan juga agar mereka terlihat seperti pembalap atau gaya-gayaan saja. Tingkat kesadaran mereka akan keselamatan dirinya tergolong masih rendah, mereka maunya menguasai jalan raya, tidak memiliki rasa mengalah. Tidak menggunakan spion, pentingnya kesadaran menggunakan kaca spion saat berkendra seringkali diabaikan. Padahal kaca spion dapat membantu pengendara untuk memastikan bahwa kondisi saat itu kondusif untuk membelokkan kendraan. Hal ini juga berguna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan. Pelanggaran tidak menggunakan helm paling banyak dilakukan oleh jenis kendaraan sepeda motor dikarenakan kurangnya kesadaran masyrakat akan pentingnya helm untuk mengurangi bahaya kecelakaan lalu lintas terutama pada bagian kepala.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka hasil dari penelitian adalah:

1. Jalan terpadat saat hari libur dan hari kerja pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan berada pada Jalan Hasan Basri dengan kapasitas sebanyak 5612 kendaraan bermotor dari 17821 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah

rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan kapasitas sebanyak 6579 kendaraan bermotor dari 19783 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan.

2. Jalan terbanyak pelanggaran saat hari libur dan hari kerja pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan berada pada Jalan Hasan Basri dengan banyaknya pelanggaran sebanyak 341 kendaraan bermotor yang melanggar dari 1203 pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan banyaknya pelanggaran sebanyak 243 kendaraan bermotor yang melanggar dari 969 kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan.
3. Jenis kendaraan yang paling banyak melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah sepeda motor dengan kapasitas sebanyak 914 sepeda motor dari 1203 semua jenis kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja dengan kapasitas sebanyak 741 sepeda motor dari 969 semua jenis kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan.
4. Faktor manusia penyebab terjadinya kecelakaan pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan adalah kecepatan berlebihan sebanyak 301 dari 1203 semua jenis pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan saat hari libur, sedangkan saat hari kerja jenis pelanggaran yang paling banyak dilanggar adalah tidak menggunakan helm dan spion sebanyak 257 dari 969 semua jenis pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor pada 9 ruas jalan daerah rawan kecelakaan.

Berdasarkan kesimpulan penelitian, maka penulis merekomendasikan berupa saran-saran berikut :

1. Kepada seluruh pengguna kendaraan bermotor hendaknya lebih berhati-hati, mematuhi dan mentaati peraturan lalu lintas saat berkendara, karena pelanggaran yang dilakukan oleh beberapa kendaraan bermotor ini dapat mempengaruhi pengguna kendaraan bermotor lainnya, bukan hanya yang melakukan pelanggaran akan tetapi yang tidak melakukan pelanggaran juga dapat menjadi korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh beberapa pengguna kendaraan bermotor tersebut. Untuk dapat mengatasi masalah kecelakaan lalu lintas yang dalam setiap tahunnya pasti terjadi dan selalu memakan korban maka hendaknya lebih berhati-hati, mematuhi dan mentaati peraturan lalu lintas saat berkendara.
2. Saran untuk penelitian selanjutnya hendaknya juga membahas mengenai faktor-faktor penyebab atau pemicu secara lebih rinci, karena dalam penelitian ini hanya membahas faktor penyebab yang dapat dilihat dan diobservasi.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, S. A. 2012, *PerencanaanInfrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu

BPS, 2010, Badan Pusat Statistik

Bungin, Burhan. 2010. *Metode Penelitian*. Jakarta:IKAPI.

Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Bina Karya.*

Kecamatan Banjarmasin Utara 2014. Kota Banjarmasin *dalam angka 2014.*

Manurung, J.R.H. 2012, *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Pada PengendaraSepeda Motor Di Kota Medan Tahun 2008 – 2010.*Skripsi tidak diterbitkan. Medan: Program Pascasarjana Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara.

Margono, S. 2005. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Ngadiyana, dkk. 2011. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, Yogyakarta: Eja Publisher

Naming, Rammdlonn, dkk. 2011Pedoman Penulisan Karya Ilmiah, Yogyakarta: Eja Publisher.

Paryono, P. 1994. *Sistem Informasi Geografis*, Yogyakarta: Andi Offset

*Manual Kapasitas Jalan Indonesia Februari 1997.*1997. Jakarta: PT. Bina Karya.

Republik Indonesia, 2009. *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang LaluLintas dan Angkutan Jalan.*

Republik Indonesia, 2009. *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.*

Soekanto, Soerjono. 1994. Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: Universitas Indonesia (UI).

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan.* Bandung: Alfabeta.

Subagyo, M.1991. *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Bumi Akasara.

Zayu, P. W. 2012, Studi Kecelakaan Lalu Lintas dengan Metode 'Revealed Preference' di Kota Padan. *Forum Penelitian*, 1 (1): 7.